



Östlich des Bahnhofs Dietlikon mussten zwei Häuser einem temporären Parkplatz weichen. In Zukunft wird hier das neue vierte Gleis einen Teil der Fläche einnehmen.

Bahnausbau im Kanton Zürich

Die grösste Baustelle der Schweiz nimmt Formen an

Die SBB-Mehrspurlinie Zürich–Winterthur soll Ende 2037 die Kapazität zwischen den beiden Grossstädten im Kanton erhöhen und die Fahrtzeit verkürzen. In Winterthur und den drei Gemeinden entlang der Linie in der Flughafenregion sind die Bagger aufgefahren und die Arbeiten im Gange.

Von Peter Weiss

Wer in Winterthur in Fahrtrichtung rechts aus dem Zugfenster schaut, erblickt kurz nach der Abfahrt nach Zürich auf dem schmalen Streifen Land zwischen der Bahnlinie und der Autobahn A1 rot-weiße Holzbalken, die eine Baustelle markieren. Ein Teil des abgesperrten Terrains bei der Mündung des Flüsschens Kempt in die Töss ist bereits aufgebrochen. Am Ende der Baustelle sind mehrere Baumaschinen sowie Mannschaftscontainer für die Baucrew zu sehen. Ein paar Fahrminuten später, kurz vor Dietlikon, rauscht die S-Bahn an einer langen Erschliessungspiste vorbei, die von fein säuberlich aufgereihten Erdwä-

len flankiert wird. Rechts daneben ragt ein Schotterhügel in die Höhe, davor stehen mehrere Mannschaftscontainer in den gelb-grünen Farben einer lokalen Baufirma.

Noch sind es einzelne, im schnellen Vorbeifahren übersehbare Orte des Baugeschehens. Doch sie gehören alle zu einem grossen Ganzen: der Mehrspur Zürich–Winterthur, wie die SBB das Projekt mit dem rund neun Kilometer langen Brüttener Tunnel als Herzstück bezeichnen. «Es handelt sich um die aktuell grösste Baustelle der Schweiz», schreibt Gesamtprojektleiter Bruno Studer auf Anfrage. «Wir werden pro Tag rund eine Million Franken verbauen, die Arbeiten

werden rund ein Jahrzehnt dauern.» SBB-Mediensprecher Reto Schärli präzisiert, dass sich das Superlativ zum einen auf die Ausdehnung des Bauperimeters über 30 Kilometer beziehe. Und zum andern auf die Bausumme von 3,3 Milliarden Franken, die von nun an ohne Unterbruch verbaut würden. Die ersten Arbeiten begannen bereits Ende Januar in Winterthur – kurz, nachdem die Baubewilligung Rechtskraft erlangt hatte.

Ausbauten an vier Bahnhöfen

Auf beiden Seiten des Brüttener Tunnels beinhaltet das Projekt diverse Ausbauten an den Zulaufstrecken. Ausserdem werden die Bahn-

höfe Winterthur-Töss, Bassersdorf, Dietlikon und Wallisellen um- und ausgebaut. Konkret erhalten sie allesamt breitere, teilweise auch zusätzliche Bahnunterführungen mit hindernisfreien Zugängen zu den erneuerten Perrons. In Bassersdorf und Dietlikon stehen je ein zusätzliches Gleis und Perron auf dem Bauprogramm.

Entlang der bestehenden Bahnlinien werden in allen genannten Gemeinden Werkleitungen und die Bahninfrastruktur erneuert. Da das Gros dieser Arbeiten nachts erfolgen wird, muss die Anwohnerschaft neben Staub-, auch mit nächtlichen Lärmimmissionen und Erschütterungen rechnen. Die jahrelange, rege Bautätigkeit wird sich zudem in Form zahlreicher temporärer Sperrungen und Umleitungen auf die Verkehrsführung auswirken. Doch was erhalten die Anliegergemeinden im Gegenzug dafür, und wie stehen sie zur jahrelangen Grossbaustelle?

Am westlichen Ende des Projektperimeters, in Wallisellen, werden drei bestehende Unterführungen erneuert und verbreitert, ebenso wie die Brücke Opfikonstrasse. Über sie wird in Zukunft eine neue Veloschnellroute führen. «Mit der Erneuerung des Bahnhofes und weiterer Unterführungen entspricht diese Infrastruktur künftig den heute gültigen Anforderungen, was beispielsweise die Barrierefreiheit betrifft», kommentiert Marcel Amhof, Kommunikationsverantwortlicher der Stadt Wallisellen. «Die Veloschnellroute steigert die Attraktivität der Veloinfrastruktur, was ebenfalls positiv bewertet wird.» Dementsprechend begrüsse der Stadtrat den Beginn der Bauarbeiten. Auch wenn die Bauzeit «herausfordernd» werde.

Dietlikons Verhandlungserfolge

Eine neue kantonale Veloroute soll dereinst auch ins benachbarte Dietlikon führen. Abgesehen vom Bahnhof werden dort drei Unterführungen um- oder neugebaut. Eine von ihnen ersetzt den oberirdischen Bahnübergang Faisswiesen. «In den Einspracheverhandlungen mit den SBB konnte der Gemeinderat eine gütliche Vereinbarung zu den strittigen Punkten erzielen», schreibt Philipp Flach, Dietlikons Vorsteher Raum, Umwelt und Verkehr. «Da die Gemeinde bereits vor Baubeginn verschiedene Vorarbeiten tätigen musste, zum Beispiel Werkleitungen umle-

gen, Gebäude räumen, landwirtschaftliche Flächen für Bauinstallationen vorbereiten, ist es begrüssenswert, dass keine Verzögerungen mehr auftreten.» Der Ersatz des Bahnübergangs durch eine neue Unterführung sowie die anderen Querungen trügen dazu bei, die einzelnen Dorfteile besser zu verbinden.

Wie der Dietliker Gemeinderat, so thematisiert auch Bassersdorfs Gemeindepräsident Christian Pfaller die Auswirkungen des Baugeschehens. «Sie werden teilweise massiv sein und das Bild von Bassersdorf für die kommenden Jahre prägen», führt Pfaller aus. So wird gar eine vielbefahrene Strassenunterführung aufgehoben und die durch sie hindurchführende Kantonsstrasse verlegt.

Dies, um Platz für zwei zusätzliche Gleise und ein Portal des Brüttener Tunnels zu schaffen. Die Arbeiten an der neuen Strasse sollen im ersten Quartal 2027 abgeschlossen werden. «Da sich die Verschiebung der Kantonsstrasse nicht zu einer Ortsumfahrung erweitern lässt, entsteht kein Mehrnutzen», konstatiert Pfaller. «Positiv ist sicher die neu mögliche Busbevorzugung dank einer gesonderten Fahrspur.»

Neue Chancen für Winterthur

In Winterthur sind, abgesehen von den Bahninfrastrukturbauten, vergleichsweise kleine Projekte geplant. Dennoch äussert sich Stadtbaumeister Jens Andersen positiv zum Baustart. «Die Chancen sind erheblich. Mehr und kürzere Verbindungen machen das Umstei-

gen auf den Zug für Pendelnde attraktiver», schreibt der Leiter des Amts für Städtebau. «Die meisten Bauplatzinstallationen konnten südlich, ausserhalb der Stadt angeordnet werden», führt Andersen aus. «Wir sind froh, dass das Aushubmaterial des Tunnelbaus nicht auf Winterthurer Seite verarbeitet und auf die Bahn umgeladen wird. Hierfür wäre der Platz zu eng.»

Überhaupt hätten Verwaltung und Politik städtische Anliegen und Forderungen gut einbringen können. Zu ihnen gehörte namentlich, die Überwerfung Neumühle weiter südlich zu platzieren. «So wird die bereits gebaute Stadt geschont, und ein neuer Städtebau weiter im Süden kann sich noch der neuen Situation anpassen.»

Mit Letzterem bezieht sich Andersen auf den «Masterplan Winterthur Süd.» Dieser sieht vor, die Autobahn A1 bei Töss im Zuge eines künftigen Ausbaus in einen Tunnel durch den Hügelzug Ebnet zu verlegen. Am südlichen Stadteingang könnte so Wohnraum für rund 5300 Menschen und Platz für 6000 Arbeitsplätze entstehen. Zur Realisierung dürfte es indes kaum vor 2045 kommen. Das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) stufte den Ausbau der A1 auf sechs Fahrspuren bis zu diesem Zeitpunkt als nicht prioritär ein. ■



Mithilfe dieses QR-Codes gelangen Sie zur Online-Version des Artikels mit vielen zusätzlichen Informationen und Bildern.



Weil die Arbeiten wie hier am Installationsplatz bei Winterthur neben der vielbefahrenen Bestandsstrecke erfolgen, ziehen bis zur Inbetriebnahme noch über elf Jahre ins Land.